IMT Nuremberg Archives

H – 3740

International Court of Justice

H3740 - 0002

C E R T I F I C A T E

I hereby certify that the annexed document

No. GB 222 is a photostat of an original document submitted in evidence by the British Prosecution under this number. The original document has been withdrawn in accordance with Rule 10 of the International Military Tribunal, and to the best of my knowledge and belief is to be held at

British Admiralty

JOHN E. RAY
Colonel, FA
General Secretary
International Military Tribunal

Date. 11/25/46

H3740 - 0003

00680

OFFICE OF U.S. CHIEF OF COUNSEL FOR WAR CRIMES

EVIDENCE DIVISION

Date : NOV 18 1946

I certify that Document Number D 662 - 347975 was introduced into evidence as Exhibit Number GB222 in the Trial by the International Tribunal of Hermann GOERING, et al, which commenced on 20 November 1945, and that the attached photostat is a true and correct copy of the original.

Fred Niebergall

Fred NIEBERGALL
Chief, Document
Control Branch.

3479 -PS

H3740 – 0004

Kriegstagebuch

„U 30."

28.8. – 27.9. 1939.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND IS REGISTERED NUMBER IS
B 6,30,0.27/1 AND
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE
ON THE ... ON THE WORK
SHOULD ... OF PAPER,
RECORD OR ON ... S
QUOTING THE REGISTERED NUMBER

Raum für Farbsignale

16.
Anlage zu O.K.M. AI op 311/39

H3740 – 0005

Certificate No. D 662 (Place) Nürnberg

(Date) 11th February, 1948

CERTIFICATE.

I, Peter Fraser, Captain, British Army, of the British War Crimes Executive (European Section), hereby certify that the attached document, consisting of 8 { typewritten* / ~~photostated~~ / ~~mimeographed~~ / ~~handwritten~~ } pages and entitled Kriegstagebuch des Unterseebootes "U 30" für die Zeit vom 22.8. – 27.9.1939

dated 22.8. – 27.9.39, † is { the original* / ~~a true copy~~ } of a document which the British Admiralty ‡ delivered to me in my above capacity, in the usual course of official business, as { the original* / ~~a true copy~~ } of a document found in German archives, records and files captured by military forces under the command of the Supreme Commander, Allied Expeditionary Forces.

* Strike out inapplicable words.

† If no title and date to document, use some brief description relating to subject-matter sufficient to serve as identification. For example, "relating to Persecution of Jews at Dachau," giving date of document, if any.

‡ Name of Agency from which received.

[30565—1]

B 039376 Peter Fraser. Captain.

1 - Book

Kr 1532 *

Geheim!

4. Ausfertigung.

Kriegstagebuch

des Unterseebootes "U 30" für die Zeit vom 22.8. - 27.9.1939.

Kommandant: Oberleutnant zur See Lemp.

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL
NURNBERG, GERMANY
GB Exhibit 222
Filed Jan 15, 1946.

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/39.027/1/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY NECESSARY ANNOTATION SHOULD BE MADE LITTLER ON THE RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER QUOTING THE REGISTERED NUMBER

B039377

16. Anlage zu O.K.M. AI op 311/39

AI 328 g. 2006/39

H3740 - 0006

H3740 – 0007

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		D662
		Kriegstagebuch
		des Kommandanten "U 30".
22.8.39. 0400		Wilhelmshaven aus.
22.-28.8.	Nordsee, SW 2-3 Seegang 2 diesig bis neblig.	Nordsee, Shetlands, Faröer, Anmarsch zur Wartestellung. Wenig behindert. Ungesehen geblieben.
28.8. - 3.9.39. 1400	Qu. AL 2845	Auf Wartestellung nördlich Operationsgebiet gem. O-Befehl Spannungszeit. Verhandlungsversuche gescheitert. Feindseligkeiten gegen Polen.
3.9.39. 1400	Qu. AL 0278 Wind NW 3 Seegang 2, Dünung, sichtig.	Feindseligkeiten gegen England nach engl. Kriegserklärung. Auf 180 Grad 10 sm gegangen ins Operationsgebiet.
1700 [illegible]6		Kriegserklärung Frankreichs. Eingang F.T. :"Feindseligkeiten gegen England sofort eröffnen. Nicht erst Angriff abwarten."
4.9.39.	SSW 5 - 7, Seegang5 Regenböen, diesig.	Operationsgebiet SW-Ecke.
5.9.39.	SW-W 5, diesig.	Dampfer gesichtet, ein Norweger und ein gr. Passagierdampfer. Nach Fahrplan "Duchess of Bedford" (20000 t) nach Glasgow. Befehlsgemäss nicht angehalten.
10[illegible].39.	NW 2-3, Seegang 2	"U 48" auf dem Rückmarsch getroffen, Brot übernommen.

B 039378

H3740 – 0008

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
17./18. IX.		Keine Karten und Seehandbücher von Island. Nach Funkpeilung und Übersichtskarte Reykjavik angesteuert.
19.IX. 1000		Reykjavik Reede ein. Abgabe Masch.Mt. Schmidt. Bisherige Behandlung Brand- und Splitterverletzter vom dort. Generalkonsul Prof. Gerlach, der o. Prof. der Medizin ist, als richtig anerkannt. Keine Bedenken. Besonders klare und tatkräftige Unterstützung durch Generalkonsul in allen Fragen. 5 deutsche Dampfer dort interniert.
1400	Weststurm 6 – 8, Regenböen, stark diesig. Seegang 6.	Reykjavik aus. Dritter Offizier Dampfer "Hamm" mitgenommen zur Einbringung etwaiger Prisen Nordsee (Grohm). Entschluß zum Rückmarsch, da 7° Wasser im Schmieröl, Gestellrisse. Ferner: Achteres Sehrohrglas gesplittert. Pumpen unzuverlässig. Tauchtank III havariert. Rohr I macht Wasser. Rohr II Mündungsklappe klemmt. Achterschiff macht Wasser durch Stevenrohre und Auspuffventile.
20.IX.	Wind West 4, Seegang 3 – 4, diesig.	Marsch nach Osten. Kurs Farör. F.T. über Rückmarsch am 19. u. 20.9. abgesetzt. Nicht wiederholt.
21.IX.		Bei Prüfungstauchen festgestellt, daß Angriffssehrohr unbrauchbar. Wasserbombenschäden. Wasser in der Optik.

B 039379

H3740 – 0009

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
2000	Qu. 8369 A E Wind 2 – 3, Seegang 2, helle Nacht.	Absicht 60 sm nördlich Faröer herumzugehen. Auf 73° gegangen. F.T. an B.d.U. mit Standort über Rückmarsch wird wiederholt.
22.IX. 0800	Qu. A E 6883 NW 2 – 3, klar, Sonne sichtig.	Auf 112° gegangen. Aus Schläfenwunde l. W.O. erbsengroßen Splitter entfernt. Brandverletzung engl. Lt. Thursden heilen gut.
23.IX. 1300	Qu. A T 8475 N 6, Seegang 4-5, bedeckt, gute Sicht. Erste Nachthälfte Mondschein.	Auf 180°! In der Nacht zum 24.9. Durchbruch zwischen Shetland und Norwegen. Trotz sichtiger Nacht keine Bewacher gesehen.
24.IX. 0800	Qu. A N 4312 Wind N 7, Seegang 6, einzelne tiefe Gewitterwolken, sonst gute Sicht.	Auf 141°!
0944	Qu. A N 4327	Flugzeug an St.B. (anscheinend 2-motoriger engl. Eindecker: Avro "Auson"). Alarmtauchen. 45 Minuten unter Wasser. Rauchwolken an St.B. quer. Beim Draufzudrehen Flugzeug B.B. querab. (Typ wie oben). Alarmtauchen. Auf 20 m Unterwassermarsch, da häufiges Tauchen ursprüngliche Absicht, kurz nach Anbruch Dunkelheit am 24.9. in die Sperrlücke einzutreten, ausschließt. Beabsichtige Passieren Sperrlücke 25.9. mit vorgeschrittener Dunkelheit über Wasser.

B 039380

H3740 –0010

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
11.IX. 0330	Wind 2, Seegang 1-2, dunkle Nacht, bedeckt. Qu. A M 4458	Abgeblendetes Fahrzeug in Sicht. Angehängt. Als Handelsdampfer in Zick-Zack erkannt. Mit Morselaterne zum Stoppen aufgefordert. Dampfer zeigt "Nichtverstanden", versucht in Regenböen zu entkommen und macht "SOS", "chased by submarine"! und Standort mit F.T.
0424		- Mit F.T. und Morselaterne "Stop" gegeben. Vorgelaufen. Mit M.G. C/30 5 Schuß vor den Bug geschossen. Dampfer reagiert nicht. Dreht teilweise über 9 Dez. direkt auf das Boot zu.- Gibt weiter: "Still chased".
0500		Deshalb aus achterlicher Peilung mit 8,8 cm Feuer eröffnet. Engl. Dampfer "Blairlogie" 4425 t.
0520		Nach 18 Schuß und 3 Treffern stoppt der Dampfer. Besatzung geht in die Boote. Letzter F.T.: "Shelled, taking the boats." Sofort beim Zeigen eines Notlichtes und Stoppen Feuer eingestellt.
0730		Zu den Rettungsbooten gegangen, Anweisung gegeben, nach Süden abzupullen. Dampfer durch Torpedoschuß versenkt. Danach beide Bootsbesatzungen mit Steinhäger und Zigaretten versorgt. 32 Mann in 2 Booten. Rote Sterne geschossen bis Hellwerden. Da amerik. Dampfer "Amerikan Skipper" in der Nähe war, abgelaufen. Besatzung wurde geborgen.
12./13.IX.		Quer durch Op.Gebiet auf nördl. Dampfertrack gegangen.

B 039381

H3740 – 0011

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
14.IX.	Qu. A M 4459	Rauchwolken. Dampfer in starken Zick-Zacks.
1152	Wind 2, sichtig,	Östl. Kurse. Entgegengelaufen. Dreht bei
	Dünung, niedrige	Erkennen auf Gegenkurs und gibt S-O-S. -
1220	Wolken.	Engl. Dampfer "Fanad Head" 5200 t nach Bel-
		fast.
1223		Mit A.K. gejagt. Da auf Stoppbefehl nicht
		reagiert, auf 2000 m ein Schuß vor den Bug
1323		gefeuert. Dampfer stoppt. Besatzung geht in
		die Boote. Boote abgeschleppt aus Gefahr-
		bereich.
		Zu Dampfer gegangen. Absicht Versenkung durch
		Sprengung und Bodenventile. Gleichzeitig
		Untersuchung und Proviantergänzung.
		Prisenkommando: Oblt.z.S. Hinsch, Ob.Masch. Büsgen, Masch.Mt. Schmidt und Masch.Ob.Gfr. Ohse.
		Dingi mit Wurfleinen zwischen Schiff und Boot hin- und hergeholt.
		Absicht: Durch Torpedo-Ersparnis und Proviant- ergänzung bei noch ausreichendem Brennstoff- vorrat Op.Tätigkeit verlängern zu können.
		Fliegeralarm. Alarmtauchen. Über den Achter- steven mit AK zurück, da Bug auf Dampfer zeigte. Ob.Btsmt. Hanisch, der auf der Back stand draußengelassen. Schwamm zum Dampfer.
		Auf 10 m 5 Bomben. Keine Schäden. Auf 30 m Tiefe abgelaufen. Sehrohrtiefe. Rundblick. Sehe, daß Dingi mit Wurfleine (90 m) sich am Boot verhakt hat. Wird nachgeschleppt. Aufgetaucht. Wurfleine gekappt. Tiefflieger. Weitere Bomben. Boot ist frei vom Dingi.
		Absicht: Prisenkommando zu übernehmen durch unter Wasser längsseit gehen und anblasen, wenn Flieger in Lee. Anscheinend 3 Flug- zeuge. 2 Versuche scheitern. Bomben und M.G.-Feuer. Beim 3. Versuch gelingt es, Boot längsseit "Fanad Head" hochzubringen. Vor- geflutet. Prisenkommando hat schon beim 2. Versuch Absicht erkannt und springt ins Wasser. 5 Mann sind in kürzester Zeit an Bord. 2 Engländer, die noch an Deck stehen,

B 039382

139.-

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		zögern, springen aber, als ich ihnen zurufe, "Fanad Head" würde gleich torpediert.
		2 engl. Offiziere. Beide geborgen. Neuer An-
1820		griff. Getaucht. 500 m abgelaufen. Dampfer mit Torpedo G 7a versenkt. Heckschuß, da Bug beim letzten Auftauchen beschädigt und Um- fang der Schäden nicht zu übersehen.
		Auf 80 m gegangen (größte Tiefe 97 m).
		Bis 2200 Uhr Fliegerbomben und Wasserbomben. Verfolgung von anscheinend 2 Zerstörern und 3 Flugzeugen. Horchortung, anscheinend keine S-Ortung. Boot macht achtern (Stevenrohre) Wasser. Pumpen arbeiten nicht. Boot fällt achterlastig. Wasser in Pützen nach vorn ge- mannt. Verwundete behandelt und verbunden.
2300		Aufgetaucht. Über Wasser nach Norden abge- laufen. Auf "Fanad Head" ereignete sich fol- gendes: Durch die Splitter, der neben dem Schiff einschlagenden Bomben wurde Masch.Mt. Schmidt am Unterarm schwer verletzt. Puls- ader durchschlagen. Oblt.z.S. Hinsch und Masch.Ob.Gfr. Ohse leicht verletzt. Splitter am Kopf (Schläfe), Arm und Rücken. Umsichtiges Verhalten Oblt.z.S. Hinsch!
		Erste Maschine stürzte im Sprengkegel eigner Bombe ab. Führer: Lieutenant Thursden, erlitt schwere Brandverletzungen. Masch.Ob.Gfr. Ohse sprang trotz Splitter im Rücken mit Wurfleine ins Wasser und rettete den engl. Offizier. Beim 2. Auftauchen U 30 stürzte die 2. Maschine auf dieselbe Weise ab. Führer: Lieutenant (Royal- marines) Griffith rettete sich schwimmend zur "Fanad Head". Oblt. Hinsch veranlaßte dort Behandlung der Verwundeten. Mit dortigen Ver- bandsmitteln und bereitete den Übersteigversuch vor. Verwundete, mit Wurfleinen gesichert, wurden nachher an diesen an Bord gezogen. Die Beobachter beider Maschinen, 2 engl. Seeleute, er- tranken beim Absturz. Nach Aussagen der Offi-

B 039383

H3740 – 0012

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		ziere waren alle Flugzeuge sogen. "Fighters" vom Träger "Ark Royal", der westl. Irrland gegen U-Boot operiert. Typ: Blackburn "Skua" (Sturzkampfflugzeug). Je 1 - 100,4 - 20 kg Bomben. "Fanad Head" hatte Brückenkleid und Kartenhaus mit Sandsäcken geschützt.
16.IX. 0600		Rauchwolken achteraus. Aufkommen lassen. Dampfer anscheinend Erzdampfer in starken Zick-Zacks. Vorgesetzt. Bei Helligkeit Fern-aufklärer über Dampfer kreisend. Getauch zum Warnungslosen Angriff, da Fliegersicherung. Annehmend, daß Dampfer mich überlaufen muß. Dampfer kommt nicht. Wie später festgestellt wird, weil gesamte Kompaßanlage auf U 30 durch Wasserbomben ausgefallen und Boot nicht geradeaus, sondern auf großen Kreisbogen fährt. Beim Auftauchen Dampfer aus Sicht.
0100		Absicht nach Norden laufend, Reykjavik zu gehen, um Schwerverletzten, Masch.Mt. Schmidt, abzugeben. Verband blutet weiter durch Starker Blutverlust. Genehmigung erbeten. Keine astronomische Besteckkontrolle möglich. Eingang Genehmigung aus Berlin.
17.IX. 0800		Kreiselanlage bleibt ganz stehen. Wie später festgestellt ist Boot nicht nach Nord-Westen, sondern im flachen Kurs nach Nord-Osten abgelaufen. Erster genauerer Standort westl. Hebriden. Zielfahrt nach Funkpeilung Island, nach der See gesteuert, da auch Magnet unklar.
1900	B 039384	Kessel nach Auswechseln Kugel und Überholung von E-Personal wieder klar. Astronomische Kontrolle ergibt 3° Fehler.

H3740 – 0013

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
	IW	Kein Längstwellen-Empfang unter Wasser. Fehler in der neu eingebauten Gonio Peilanlage. Vorderer Antennenschacht voll Wasser. Lotanlage unbrauchbar. Völlig ungenau (Atlas). Horchanlage nur sehr geringen Reichweite (Verstärker unklar).
1900	Qu. 4367 A N Mondhelle, sehr sichtige Nacht, Wind N 6-7 Seegang 6.	Aufgetaucht. Marsch über Wasser vor Sperrlücke. Insgesamt 10 Dampfer gesichtet mit östl., nördl. u. westl. Kursen. Alle hell erleuchtet. Dampfer auf Westkursen angesteuert. Norwegen und Dänen nach neutralen Häfen. Eingehende Untersuchung an Bord wegen Wetterlage nicht möglich. 5 Dampfer in Qu. 3420 5 Dampfer in Qu. 3490.
25.IX.		Ab 0800 Uhr unter Wasser Qu. 3810. Muß wegen starker Zunahme des Wassers im Schmieröl bei Dunkelheit Schmierölwechsel machen.
1900	NW 4, Seegang 2-3, mondhelle, später dunkle Nacht.	Aufgetaucht. Bei Dunkelheit Ölwechsel. Altes Öl außenbords. Kurz nach Angehen B.B.-Diesel ausgefallen. Kein genaues astron. Besteck. Funkpeiler unklar. Anscheinend auch beschädigt. Deshalb nicht in Sperrlücke gegangen.
26.IX. 0700	Qu. 3840	Nach astron. Besteck in Sperrlücke gegangen. Dieselelektrische Fahrt 10 sm. B.B.-Diesel Kolbenbolzen gefressen. Kolben wird ausgebaut. Wasser im Schmieröl steigt wieder.
0945 1700		5 deutsche Fernaufklärer (Do-Wal) B.S.Austausch Com. Weisung B.d.U. M 7 getroffen. Weitermarsch mit M 7 bis zur Jade.
27.IX. 1000		Wilhelmshaven ein.

B 039385

H3740 – 0014

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

H3740-0014A

GB-222
D-662
3479-PS

H3740 – 0015

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

H3740 – 0016

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

H3740-0016A

GB-122
D-662
3479-PS

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL

D 662.

D 662

3479-PS

H-3740

G. B. EXHIBIT

GB 222

B 039375

Filed Jan. 15, 1946
Tribunal
Dep.

G. B. EXHIBIT

H3740 - 0017

H3740 – 0018

1 Book

Original taken by D.A.

13 photostats

G. B. EXHIBIT
222

H3740 – 0019

429